BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleja 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

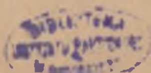
Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok II Nr 7 Sierpień r. 1946

Obroty towarowe w portach Gdańska i Gdyni w lipcu r. 1946.-(BIM) Łączny przeładunek morski w obu portach delty Wisły wyniósł w lipcu 801.484,0 ton, wykazując zniżkę o przeszło 4% w porównaniu z miesiącem poprzednim. Jeżeli chodzi o stosunek ten w przywozie, to 315.838,3 ton przywozu wobec 334.971,0 ton przywozu ubiegłego miesiąca stanowi zniżkę o 6%, natomiast wywóz w ilości 485.645,7 ton wobec 502.743,3 ton miesiąca poprzedniego zaznacza się zniżką 3%. Trzeba zaznaczyć, że już w poprzednim miesiącu notowano nieznaczny spadek w eksporcie. To nieznaczne cofnięcie się obrotów towarowych w miesiącu sprawozdawczym dotyczy w przywozie tylko towarów UNRRA, których przywieziono o 39% mniej niż w miesiącu poprzednim. Natomiast jeżeli chodzi o przywóz towarów importowanych do Polski w ramach jej normalnego handlu zagranicznego, to wykazuje on poważną zwyżkę o 80% w porównaniu z miesiącem poprzednim. Ta znaczna zwyżka nastąpiła głównie w przywozie rudy w wysokości 144 843,4 ton, wobec 65 735,2 ton w miesiącu poprzednim, oraz wskutek znacznego ładunku papierówki, wynoszącego 12.583,0 ton, w porównaniu z 3.660,0 ton w miesiącu poprzednim. W wywozie zniżka dotyczy wywozu metali, biorąc je jako ogólną grupę, jednak np. cynku wyszło 2.143,5 wobec 1.285,8 w miesiącu czerwcu. Poza tym nieznaczna zniżka zaznacza się w wywozie węgla, przy czym wywóz koksu oraz bunkru raczej wzrósł. W końcu zanotować jeszcze należy dość znaczną zniżkę eksportu cementu w ilości 15 536,7 wobec 34 572,2 w poprzednim miesiącu. W podziale przeładunków pomiędzy oba porty zachwiała się nieco równowaga z poprzedniego miesiąca, gdyż w porcie gdańskim przeładowano prawie 58%, podczas gdy na Gdynię wypada tylko około 42%. Przez Gdynię przeszło ogólnie 339.022,9 ton, (w mies.ub. 418.292,5 ton) w Gdańsku 461.461,1 ton (419.421,8 ton). Przewaga Gdańska wobec Gdyni zaznaczyła się zarówno w wywozie jak i w przywozie. Obroty towarowe Gdańska w porównaniu do miesiąca poprzedniego podniosły się o przeszło 10%, a cała zniżka przeładunków miesiąca sprawozdawczego dotknęła Gdynię w wysokości 18% różnicy z miesiącem poprzednim.

P r z y w ó z

	Towary UNRRA w tonach	Inne towary w tonach
I. Wytw. rośl.	69.079,1	903,5
II. Zwierzęta	13.000,3	1.301,5
III.Wytw. mineralne	36.859,0	144.845,1
IV. Woski i tłuszcze	136,6	30,9
V. Przet.spoż. i tyt.	6.755,4	603,3
VI. Przet.chem.	11.725,2	5.912,1
VII. Skóry, futra	204,6	27,4
do przeniesienia	137.760,2	153.623,8



	Towary UNRRA w tonach	Inne towary w tonach
z przeniesienia	137.760,2	153.623,8
VIII. Surow.włók.	639,4	206,1
IX. Kauczuk	779,2	2,7
X. Drewno i przetwory	194,8	12.642,8
XI. Papier	199,1	1.283,4
XII. Wyroby kamienne	22,8	0,3
XIII. Met. wyrob.	591,2	1.204,2
XIV. Maszyny	835,0	671,0
XV. Środki transportowe	3.818,3	55,8
XVI. Wagi, narzędzia	52,0	78,1
XVII-XX. Różne	811,8	366,3
Razem	145.703,8	170.134,5
w poprzednim miesiącu	240.746,6	94.224,4
od początku roku	1.089.520,3	550.772,0

Na towary UNRRA przypada więc tylko 46% ogólnego przywozu, podczas gdy udział towarów importowanych na podstawie umów handlowych po raz pierwszy przewyższył udział towarów UNRRA i wyniósł 54%.

Poza wymienionymi w tabelce towarami przywieziono 17 954 koni, 2 643 bydła i 67 631 sztuk ptactwa, ogółem więc od początku roku wyładowano w obu portach 55 513 sztuk koni, 13 609 sztuk bydła i 156 331 sztuk ptactwa.

W y w ó z

	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton	Od początku roku t.
I. Wytw. rośl.	5,0	-	5,0	97,2
II. Wytw. zwierz.	7,4	-	7,4	13,3
III. Wytw. mineralne	197.034,8	284.245,6	481.280,4	2.660.011,6
V. Przet. spoż. i tyt.	-	-	-	112,2
VI. Wytw. chem.	161,6	1.264,7	1.426,3	10.836,2
VIII. Surow. włók.	91,2	-	91,2	170,4
X. Drewno i wyroby	37,1	-	37,1	49,3
XI. Papier i książki	4,1	-	4,1	15,0
XII. Wyr.kamienne	-	-	-	0,4
XIII. Metale i wyroby	2.784,5	-	2.784,5	19.675,4
XIV. Maszyny	3,3	-	3,3	59,0
XV. Środ.transportowe	3,2	-	3,2	569,8
XVI-XX. Różne	3,2	-	3,2	95,4
Razem	200.135,4	285.510,3	485.645,7	2.691.705,2
w mies. poprzednim	236.379,5	266.363,8	502.743,3	
od początku roku	1.256.654,8	1.435.050,4	2.691.705,2	

Porównanie przywozu w li.cu br. z tymże w lipcu 1939 roku łącznie w Gdańsku i Gdyni

Poz. tar.cel.	Lipiec 1946 ton	Lipiec 1939 ton
I. Wytw. rośl.	69.982,6	23.656,3
II. Zwierzęta i wytw.	14.301,8	6.660,4
III. Wytw. min.	181.704,1	437.535,1
IV. Woski, tłuszcze, oleje	167,5	2.854,8
V. Przet.spoż. i tyt.	7.358,7	1.983,1
VI. Przet. chem.	17.637,3	44.912,1
VII. Skóry, futra	232,0	2.102,8
VIII. Wyr. włók.	845,5	11.914,3
IX. Kauczuk	781,9	710,3
X. Drewno i wyroby	12.837,6	757,6
XI. Papier	1.482,5	3.627,7
XII. Wyr.kamienne i szklane	23,1	90,2
XIII. Metale i wyroby	1.795,4	93.380,5
XIV. Maszyny	1.506,0	794,5
XV. Srodki transportowe	3.874,1	957,8
XVI. Wagi, narzędzia	175,9	726,4
XVII-XX. Różne	1.132,3	104,8
Razem	315.838,3	432.768,7

Koni, bydła i ptactwa w lipcu 1946 roku - 87.228, od początku roku 225.453 szt. - w roku 1939 nie było wcale.

Przywóz w lipcu br. jest tylko o 27% niższy niż przywóz w lipcu 1939 roku, to jest w ostatnim miesiącu, ujętym w statystyce przed wojną.

Pod względem struktury przywozu zachodzą różnice, odpowiadające zmianie warunków w kraju. W grupie pierwszej przybywały przed wojną surowce, jak nasiona oleiste, ryż itd., które przerabiał przemysł polski; obecnie grupa ta, znacznie cyfrowo wyższa, obejmuje zboże i mąkę oraz artykuły przybywające w ramach pomocy aprowizacyjnej UNRRA. W grupie drugiej ładunkiem najważniejszym przed wojną były śledzie, obecnie przybywa przede wszystkim żywy inwentarz, ponadto skondensowane mleko itd., również w kontyngencie aprowizacyjnym UNRRA. W grupie trzeciej, zarówno obecnie jak i przed wojną, największą pozycję tworzą rudy przeznaczone dla przemysłu hutniczego w kraju. Jeżeli chodzi o grupę piątą, to ta ilościowo przewyższa przeładunek przedwojenny, który ograniczał się do tytoniu, melasy i makuchów, podczas gdy dziś przedstawia ogromną rozmaitość przetworów spożywczych przesyłanych przez UNRRA. W grupie przetworów chemicznych przed wojną odgrywały rolę fosforyty, żużle Thomasa i garbniki; obecnie dochodzą jeszcze prócz tego środki lekarskie, mydło itd. W zakresie surowców włókienniczych przed wojną przywóz obejmował wełnę, bawełnę i jutę, obecnie przywozimy odzież, pościel itd. W grupie 10-tej wysoką cyfrę obecnego przywozu przypisać należy lipcowemu transportowi papierówki. W grupie metali przed wojną cyfrowo największą rolę odgrywał złom, którego obecnie w przywozie do portów polskich nie ma. Obecnie przychodzi miedź, jak zresztą i przed wojną, oraz wyroby metalowe. W powojennym przywozie dużą rolę odgrywają samochody, traktory oraz maszyny, które przed wojną sprowadzano w minimalnej ilości.

Wywóz węgla i koksu w lipcu przez porty Gdańsk i Gdynię wedle krajów przeznaczenia.- (BIM)

Kraj przeznaczenia	Ilość ton	Od początku roku ton
Szwecja	194.615,2	1.141.684,4
Finlandia	59.346,9	358.829,8
Dania	57.317,o	344.956,5
Norwegia	43.624,8	168.7o2,o
Z.S.R.R.	35.8o8,o	323.665,o
Francja	35.241,5	69.58o,5
Islandia	9.6o3,4	11.263,4
Niemcy	-	1.o24,o
Razem	435.556,8	2.419.7o5,6
w poprzednim miesiącu	434.335,1	

Załadunek bunkru wg bander przez porty Gdańsk i Gdynia w miesiącu lipcu r. 1946

Bandera	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton	Od początku roku ton
szwedzka	4.774,1	5.8o9,5	1o.583,6	53.935,4
fińska	2.617,o	1.2o4,6	3.821,6	35.424,5
duńska	1.992,5	2.672,5	4.665,o	21.686,1
norweska	1.4o9,7	3.1o2,5	4.512,2	16.437,6
irlandzka	-	-	-	197,o
francuska	-	1.o89,5	1.o89,5	3.o39,o
sowiecka	1.94o,1	4o,o	1.98o,1	14.457,9
angielska	966,4	5o,o	1.o16,4	3.485,9
kanadyjska	-	-	-	498,o
holenderska	-	-	-	632,o
grecka	-	-	-	344,o
panamska	-	-	-	757,o
polska	1.92o,5	598,o	2.518,5	8.79o,5
Razem	15.62o,3	14.566,6	3o.186,9	159.684,9
w mies. poprzed.	14.o42,4	14.83o,5	28.872,9	129.498,o

Ruch statków w Gdyni i Gdańsku w lipcu r.1946.-(BIM) W miesiącu sprawozdawczym weszły do portów Gdańska i Gdyni 444 statki o pojemności 459.266 NRT, w czym 223 jednostki o pojemności 183.815 t. do Gdyni, zaś 221 statków o pojemności 275.451 NRT do Gdańska. Wyszło 435 statków o pojemności 444.589 NRT, z czego przez Gdynię 221 statków o pojemności 183.439 NRT, przez Gdańsk zaś 214 jednostek o pojemności 261.15o NRT.

Ogółem do obu portów weszło statków wg bander:

Bandera	Ilość statków	Pojemność w NRT
szwedzka	223	121.191
fińska	3o	26.213
amerykańska	39	182.654
angielska	7	11.9o3
norweska	29	23.o81
do przeniesienia	328	365.o42

B a n d e r a	Ilość statków	Pojemność w NRT
z przeniesienia	328	365.042
duńska	76	43.045
grecka	1	2.851
sowiecka	15	9.569
francuska	5	5.590
polska	19	33.169
R a z e m	444	459.266
w poprzednim miesiącu	499	506.167
od początku roku	2.549	2.877.887

Ruch statków w Szczecinie w lipcu r.1946.- (BIM)

	weszło	wyszło	przywiozły t.	wywiozły t.
holowniki	5	3	135 węgla	77 gipsu
barki motorowe	2	1	6025 "	1025 "
berlinki	21	11	-	140 drobnicy
				33 dachówek
				60 cegły

Urządzenia przeładunkowe i magazyny w portach Gdańska i Gdyni w lipcu br.-(BIM) Na odcinku dźwigowym praca za miesiąc sprawozdawczy przedstawia się następująco:

w Gdyni ilość czynnych dźwigów wynosiła 26 dźwigów i 2 taśmowce
w Gdańsku " " " " 22 dźwigi i 2 "

r a z e m 48 dźwigów i 4 taśmowce

Z tego w eksploatacji Centrali Węglowej znajdowały się w Gdyni 2 dźwigi i 2 taśmowce, w Gdańsku zaś 10 dźwigów i 2 taśmowce. Przerwy w dostawie prądu za okres sprawozdawczy wynosiły: jedna przerwa przez 24 minuty. Jest to rekordowa sprawność w dostawie prądu, gdyż najlepszy dotychczas stan rzeczy w czerwcu wykazywał 12 przerw, a czas trwania 4 godziny i 6 minut.

Powierzchnia magazynów pozostała w Gdyni bez zmiany, mianowicie: w eksploatacji G.U.M. 105.973 m2, w eksploatacji innych przedsiębiorstw 16.385 m2. Razem 122.358 m2.

W Gdańsku powierzchnia magazynów wzrosła dzięki zwolnieniu przez wojska radzieckie 3-ch magazynów nad Leniwką tak, że wynosi obecnie 32.084 m2 (w poprz.mies. 29.399 m2). Ponadto w Gdańsku wojska radzieckie zwolniły elewator nr 1 wraz z magazynem na Holmie.

Przejęcie nowych terenów w porcie szczecińskim.-(BIM) W miesiącu sprawozdawczym Delegatura G.U.M. w Szczecinie przejęła od władz radzieckich następujące objekty w Porcie Centralnym:

1/ Möllnhafen-Nowy Port : długość nabrzeża użytkowego 250 mb.Powierzchnia wody 0,92 ha, głębokość przy nabrzeżu 8 metrów.
Magazyny:
a/ magazyn o powierzchni 2500 m2
b/ " " " 6000 "
oba częściowo, lecz niewiele zniszczone - po usunięciu śmieci i remoncie nadadzą się do użytku.

2/ Północna część wyspy Tirpitz — na niej fabryka brykietów "Bestwerke"

3/ Chłodnia znajdująca się na wyspie Lastadie z dwoma nabrzeżami.

Ze Zjednoczenia Przedsiębiorstw Portowych.-(BIM) "P o l s k a B a n d e r a ", Przeładunki Morskie i Lądowe, Sp. z o.o. utworzona przez Zjednoczenie Przedsiębiorstw Portowych, dokonała w lipcu br. w G d y n i przeładunków na 25 statków, łącznie 35.731,1 ton i przeładunków pozastatkowych 1.961,1 ton. W G d a ń s k u firma ta dokonała przeładunków na 17 statków, łącznie 24.158,6 ton a ponadto 5.414 koni, 591 krów, 3.000 kur, 16 klatek kurcząt i 1250 kg poczty. Niezależnie od tego "Polska Bandera" w Gdyni dokonała przeładunków na 19 samochodów i 19 tendrów kolejowych, łącznie w obu portach dokonała przeładunków na 42 statki, tj. 59.889,7 ton, przeważnie drobnicy i 1961,1 ton ładunków pozastatkowych.

"P o l s k i B u n k i e r " , który zakończył 15 lipca br. swe czynności przeładunkowe na terenie poniemieckiej firmy "Alldag" w Gdańsku na Trojanie przygotowuje plac po byłej f. Ernst Sieg w Gdańsku, jako jedną ze swych stacyj bunkrowych w Gdańsku i ponadto plac na Nabrzeżu Czechosłowackim w Gdyni, jako jedną ze stacyj bunkrowych w Gdyni. Na zlecenie "Polskiego Bunkru" rozpoczęła Stocznia nr 2 prace około wydobycia maszyny bunkrowej, która według relacji nurków nadaje się do remontu. Całkowite wyremontowanie maszyny bunkrowej przewidziane jest na koniec września br. Będzie to po wojnie pierwsza maszyna bunkrowa obsługująca całą Gdynię tak, że w październiku br. zaopatrywanie statków w węgiel bunkrowy będzie można podjąć w bardzo przyspieszonym tempie.

"Ł u s z c z a r n i a R y ż u ". Przemiał w ciągu lipca wynosił 288.245 kg żyta, 844.875 kg jęczmienia i 83.442 kg pszenicy. Cały przemiał wykonany był na zlecenie i rachunek Wojewódzkiego Wydziału Aprowizacji i Handlu, intendentury wojskowej oraz Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku. Ponieważ dział przemiału zbóż jest tylko działem przejściowym czynności Łuszczarni Ryżu, gdyż maszyny do przemiału zbóż wmontowane zostały przez Niemców w czasie wojny dla potrzeb wojennych, a maszyny do łuszczenia ryżu zostały uratowane i ostatecznie doprowadzone do stanu użycia ich w każdej chwili, przeto kierownictwo Łuszczarni Ryżu nawiązuje obecnie kontakty z zagranicą, by co najmniej dla celów reeksportowych móc w najbliższym czasie przystąpić do właściwej działalności, tj. łuszczenia ryżu.

" D e o G l o r i a " na wyspie Spichrzów wykończyła własnym kosztem bocznicę kolejową, która eksploatowana będzie obecnie wyłącznie przez "Deo Gloria", i może obsługiwać wszystkie przedsiębiorstwa istniejące w chwili obecnej na Wyspie Spichrzów, a odczuwające olbrzymi brak połączenia bezpośredniego przy pomocy wagonów kolejowych. Magazyn drobnicowy otrzyma w najbliższym czasie windę i będzie mógł przyjąć na skład towary. Magazyn przeładunkowy zbożowy, po dużym remoncie i uzupełnieniu braków, rozpocznie w pełni swą działalność w połowie września.

"B a l t i c a " Bałtycka Agencja Morska, po nawiązaniu licznych kontaktów z firmami armatorskimi zagranicznymi, wykazała w lipcu poważny wzrost swej działalności.

Zjednoczenie Przedsiębiorstw Portowych przystąpi w pierwszych dniach września br. do definitywnego utworzenia państwowego przedsiębiorstwa zaopatrywania statków w artykuły żywnościowe i techniczne w ramach Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego. Potrzebne magazyny na terenie Gdańska zostały przygotowane tak, że w drugiej połowie września nowoutworzone przedsiębiorstwo podejmie w pełni swą działalność.

Prace stoczni polskich.-(BIM) Rok temu Zjednoczenie Stoczni Polskich objęło wszystkie stocznie w Gdyni, Gdańsku i Elblągu. Zostały one przejęte w stanie wielkiego zniszczenia. W ciągu roku odbudowano 400.000 m3 budynków warsztatowych, wyremontowano 90% wszystkich przejętych maszyn na stoczniach, urządzeń centralnych i transportowych. W okresie tym wyremontowano ogółem 262 jednostki pływające (190 polskich, 72 obce), a w liczbie tej znajduje się poważny procent remontów kapitalnych. Dziś stocznie nasze posiadają różnorodne zakresy pracy, to też podejmują się również robót z dziedziny pozaokrętowej. W tym zakresie zmontowano samochodów z dostaw UNRRA 1200, zmontowano traktorów UNRRA 1812, wyremontowano wagonów kolejowych 142 (remont główny), wyremontowano kotłów parowozowych 20; wykonano konstrukcyj stalowych, mostowych, dźwigowych i fabrycznych ok. 200 ton; nadto wykonano 20% odlewów dla Min. Komunikacji z zamówienia 270 tzw. klocków hamulcowych i węzłów.

W dziedzinie budowy jednostek pływających rozpoczęto budowę 7 kutrów rybackich.

W maju uzyskano zamówienie z GAL-u na budowę 25.600 tonażu statków dla naszej marynarki handlowej, a mianowicie: na 6 węglowców (cargoship) po 2500 ton nośności, 2 węglowce do trampingu po 4500 ton i 2 statki dla przewozu drobnicy po 800 t. Oprócz tego zamówienie to obejmuje 4 holowniki o mocy maszyn 400 HP każdy oraz kapitalny remont statku "Kraków" po ciężkiej jego awarii, który to remont już jest w toku. Nowy tonaż zostanie wykonany w okresie 2 do 3 lat.

Połowy morskie w lipcu 1946r.-(BIM) Ogólne wyniki połowów bałtyckich w lipcu br. w porównaniu do miesięcy ubiegłych nieco zmalały. Wpłynęły na to przede wszystkim niesprzyjające warunki atmosferyczne. Silniejsze wiatry morskie ograniczyły wyprawy połowowe rybaków, którzy - zwłaszcza na Ziemiach Odzyskanych - są elementem świeżo wyszkolonym, nie mającym doświadczenia zawodowego i przy nieco większej fali boją się ryzykować wyjazdy na dalsze odległości. Kutry łowiły przeciętnie 18 dni, łodzie 20 dni.

Momentem hamującym w eksploatacji były ponadto trudności zbytu ryby.

Dane cyfrowe z poszczególnych obszarów przedstawiają się następująco:

MUR	kg	zł.
Gdynia	2.337.210	21.789.860
Gdańsk	91.261	3.145.649
Derłów	51.488	847.165
Szczecin	27.542	989.465
Razem	2.507.501	26.772.139

Wg niekompletnych danych, jednostki będące w użytkowaniu wojsk radzieckich w oparciu o porty polskie dokonały połowów na ogólną sumę 297.540 kg.

W lipcu br. powrócił do Gdyni z połowów dalekomorskich trawler "Polesie", przywożąc 72.610 kg ryby wartości 1.290.350 zł. Statek ten, będący przed wojną własnością polską, w okresie wojny był eksploatowany w Anglii przez obywateli polskich; obecnie oddany został do użytkowania firmie "Ławica" i będzie poławiał już w oparciu o port gdyński.

Ogółem z połowów bałtyckich i dalekomorskich osiągnięto 2.580.111 kg wartości 28.062.489 zł.

Tabor rybacki.-(BIM) Rozwój taboru rybackiego postępuje naprzód. Ilość czynnych kutrów powiększyła się w lipcu o 3 jednostki, łodzi o 38.

Z pośród zatopionych zdołano wydobyć 17 jednostek, które zostały oddane do remontu. Rozpoczęto budowę 2-ch nowych kutrów, przygotowania do rozpoczęcia budowy innych są na ukończeniu. Należy spodziewać się znacznego powiększenia czynnego stanu taboru w ciągu najbliższego miesiąca.

Obecny stan jednostek nieczynnych obrazuje poniższa tabela:

	K u t r y w budowie	w remoncie	zatopione	Łodzie motorowe w remoncie
MUR Gdynia	10	27	2	-
" Gdańsk	13	12	8	3
" Darłów	2	6	6	2
" Szczecin	-	24	2	22
r a z e m	25	69	18	27

Rewindykacja kutrów rybackich ze strefy brytyjskiej okupowanych Niemiec napotykała na duże trudności. Rybacy Niemcy, użytkujący dotychczas kutry, na wiadomość o rewindykowaniu ich do Polski uciekli z dotychczasowych miejsc postoju łącznie z kutrami. Ekipa polska delegowana w tym celu prowadzi poszukiwania drogą wywiadów.

Wg ostatnich wiadomości, zdołano odebrać 12 kutrów w Kilonii. Powrót ich jest spodziewany około 25 sierpnia br.

Przetwórstwo rybne.-(BIM) W lipcu br. zaznaczył się poważny spadek produkcji zakładów przetwórczych. W szczególności ograniczyły swą pracę solarnie w porównaniu do czerwca. Liczba zakładów czynnych z 75 zmniejszyła się do 68. Ilość zakładów nieczynnych wzrosła do 52. Liczba zatrudnionych robotników z 1272 zmalała do 972. Jest to objaw wysoce niepomyślny dla ogólnej gospodarki Wybrzeża, a dla rozwoju naszego rybołówstwa morskiego w szczególności - powoduje on częste kryzysy zbytu ryby świeżej, co w konsekwencji wpływa na ograniczenie połowów.

Cyfrowe dane z wyników prac poszczególnych zakładów przetwórczych wybrzeża:

	Przewędzono	zasolono	konserwy	razem kg.
MUR Gdynia	310.667	73.600	4.576	388.843
" Gdańsk	62.554	40.200	7.383	110.137
" Darłów	12.972	-	-	12.972
" Szczecin	9.213	5.500	-	14.713
razem	395.406	119.300	11.959	526.665
w czerwcu	488.721	214.870	5.006	708.597

Przywóz i wywóz ryby w lipcu.-(BIM) Na skutek usilnych starań i zabiegów Generalnego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego import ryby świeżej został ograniczony do wykonania już zawartych umów, a po wykonaniu ich zostanie zamknięty całkowicie na okres letni. Ma to duże znaczenie dla rozwoju naszego rybołówstwa morskiego. Importowana ryba świeża przy obecnym braku urządzeń technicznych i środków transportowych w wielu wypadkach musiała leżeć na składach w porcie, ulegając psuciu i często oddawano ją do fabryki mączki rybnej. Import ryby solonej utrzymał się na poziomie miesięcy poprzednich - nie przedstawia to jednak niebezpieczeństwa dla naszego rybołówstwa.

W bieżącym sezonie dokonano już po raz drugi eksportu łososia. Trawler rybacki "Polesie", wyruszając na połowy w okolice Morza Północnego, zabrał ze sobą 4.182 kg łososia mrożonego do Anglii. Jest to pewnym sukcesem w dziedzinie naszego rybołówstwa, gdyż ten cenny i wysoki gatunek ryby poszukiwany za granicą jest za drogi dla krajowych rynków zbytu.

Import w lipcu objął:

	ryby świeże	solone	wędzone	konserwy	razem
Gdynia	404.410	2.232.260	130.024	-	2.766.694
Gdańsk	-	1.304.044	-	-	1.304.044
Razem	404.410	3.536.304	130.024	-	4.070.738
w czerwcu	868.425	5.418.042	101.016	1.187.198	7.574.681

Projekt międzynarodowej organizacji żeglugowej.-(BIM) Na I-ej sesji Alianckiej Komisji Doradczej dla spraw morskich, która odbyła się w Amsterdamie, wyłoniono Komitet do opracowania statutu projektowanej organizacji międzynarodowej dla spraw żeglugi. W komitecie, który miał rozpocząć swe prace już w sierpniu br., będą reprezentowane rządy St. Zjedn., Anglii, Belgii, Kanady, Francji, Holandii, Norwegii i Polski. Ponieważ Komisja powstała jako tymczasowa i jej trwanie przewidziane jest tylko do końca października br. - rezultaty prac Komitetu oczekiwane są przed upływem tego terminu dla rozpatrzenia ich jeszcze przez Komisję. Szczegóły tych planów nie są jeszcze znane.

Ropa naftowa w żegludze.-(BIM)Dziennik "South African Shipping News" opublikował ciekawe szczegóły zdobyczy techniki w czasie wojny odnośnie do bunkrowania ropy naftowej i jej derywatów oraz modernizacji odpowiednich urządzeń w portach Afryki Płd. Bezpośrednią przyczyną tego postępu było zamknięcie Morza Śródziemnego w czasie wojny, które postawiło Związek Afryki Płd. wobec konieczności stworzenia zasadniczej bazy bunkrowania płynnych środków napędowych w drodze ze wschodu na zachód. Przytoczone cyfry uwidaczniają wyraźnie ten rozwój: na początku r.1939 Kapsztad mógł przyjąć 36.000 ton ropy, a Durban 26.000 ton, obecnie: Kapsztad - 115.000 ton, a Durban - 80.000 ton; poza tym Port Elisabeth - 30.000 ton i tyleż East London.

Usprawnienie techniczne tych portów osiągnęło swe maksimum w r. 1942, gdy roczny przeładunek paliwa płynnego w Kapsztadzie wyrażał się cyfrą 675.000 ton (215.000 t. w r. 1938), a Durban - 570.000 t.(30.000 t. w r. 1938). Zwiększyła się też niewspółmiernie szybkość tankowania, a będąc jedną z najwyższych dotychczas osiągniętych, wynosi 550 ton/godz. Dodać też trzeba, że urządzenia w Kapsztadzie dostosowane są do obsługi wszelkich typów statków.

Na krótko przed przystąpieniem St. Zjednoczonych do wojny utworzono 2 komitety, mające na celu kontrolę transportu i rozdziału produktów naftowych, z których jeden miał siedzibę w Londynie, a drugi - analogiczny - w Nowym Jorku. Współpracując z angielskim Ministerstwem Transportu i amerykańskim Ministerstwem Żeglugi komitety miały zadanie zapewnienia bunkru dla floty obu państw przez stałą kontrolę gospodarki tymi produktami.

Odbudowa portu w Rangunie.-(BIM) Jak podaje agencja Reutera, przewiduje się, że w marcu r. 1947 zniszczony bombardowaniem port w Rangunie powróci do swego stanu przedwojennego i będzie pracował wyzyskując w pełni swe możliwości. Prace reparacyjne są w toku: wiele maszyn i urządzeń jest już zainstalowanych. Eksperci usuwają wraki, które hamują swobodne użycie przystani i pochylni. Jedno z głównych nabrzeży zostało już oczyszczone i oddane do użytku. Jednak do wykonania pozostaje jeszcze 50% prac rekonstrukcyjnych. Obecny ruch przywozowy w Rangunie zbliża się do przeciętnej przedwojennej, wywozowy jednak daleki jest od normalnego poziomu.

Węgiel angielski na Bałtyku.-(BIM) Prasa szwedzka sygnalizuje nadchodzenie pierwszych transportów węgla angielskiego do portów szwedzkich. Pierwszy statek "Brigitte" nadszedł do Malmö w czerwcu br., przywożąc ok. 1.800 ton węgla i pewną ilość koksu. Drugi transport (ok.1300 ton) nadszedł do Göteborga.

Fińska celuloza konkuruje ze szwedzką na rynku amerykańskim.-(BIM) Na skutek dającego się odczuwać w Szwecji braku sił roboczych wywóz do Stanów Zjednoczonych tamtejszej celulozy, która zawsze była chętnie widziana przez amerykański przemysł papierniczy, zmniejsza się w r.1946 na korzyść wywozu celulozy fińskiej. Załadunki celulozy fińskiej do Stan.Zjednoczonych wzrastają i w br. wynoszą ogółem ok. 200.000 ton, podczas gdy eksport celulozy szwedzkiej na ten rynek wynosił w odpowied-

nim okresie ok. 500.000 ton w porównaniu z 675.000 ton w r.ub. Podobnie maleje wywóz celulozy szwedzkiej do Kanady.

W. Brytania chce importować drzewo i zboże rosyjskie.-(BIM) Angielski tygodnik "The Shipping World" z dnia 17 lipca br., nawiązując do wznowienia pertraktacyj handlowych brytyjsko-sowieckich, podkreśla, że W. Brytania jest zainteresowana przede wszystkim w przywozie drzewa budowlanego, następnie zaś zboża, nasion oleistych oraz makuchów z ZSRR. Ze względu na sezonowe zamknięcie portu archangielskiego już od 5 listopada, zaś leningradzkiego od 15 grudnia, tygodnik brytyjski wyraża przekonanie, że odnośne pertraktacje zostaną ukończone w terminie pozwalającym na transport drewna rosyjskiego do W. Brytanii jeszcze przed nastaniem zimy.

Transatlantyckie opłaty lotnicze i żeglugowe.-(BIM) Z chwilą uruchomienia pierwszych handlowych lotów transatlantyckich nastąpiło pewne dalsze sprecyzowanie możliwości konkurencyjnych żeglugi powietrznej, które od pewnego czasu budzą szczery niepokój w brytyjskich kołach żeglugowych. Brytyjskie Zamorskie Linie Lotnicze za pierwszy lot z Londynu do Nowego Jorku pobierały od pasażerów opłatę w wysokości 93 funtow 5 sh. Północno-Atlantycka Konferencja Transportowa przy Międzynarodowym Tow. Transportu Powietrznego zalecała obniżenie tej opłaty do ok. 81 funtów. Wg. oświadczenia miarodajnych czynników, cytowanego przez "The Shipping World", najniższa opłata 1-ej klasy za przejazd przez Atlantyk na "Queen Elisabeth" ma wynosić ok. 90 funtów. W r. 1939 opłata ta wynosiła tylko 57 funtów 10 sh.

Zdaniem przedstawicieli brytyjskiego transportu morskiego, wobec stosunkowo niewielkiej różnicy w kosztach przejazdu, pasażerowie zawsze wybiorą podróż statkiem, przedstawiającą wszystkie plusy prócz szybkości. Żeglugowcy sądzą więc, że tylko businessmeni, nie mający chwili do stracenia, będą korzystali z linij lotniczych. Pocieszającym dla nich zjawiskiem jest, że pierwszy lot transatlantycki Brytyjskich Linij Zamorskich odbył się jakoby przy składzie pasażerów niewiele przewyższającym połowę przewidzianego kompletu.

Pływające stacje meteorologiczne na Atlantyku.-(BIM) Rada Tymczasowej Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego zatwierdziła w czerwcu br. projekt utrzymywania na północnym Atlantyku 13 statków-stacyj meteorologicznych na usługach lotnictwa cywilnego. Przewodniczący Rady rozesłał do państw graniczących z północnym Atlantykiem pisma uzasadniające celowość tego przedsięwzięcia i wysuwające dwojakie propozycje co do podziału kosztów utrzymania tych pływających stacyj między zainteresowane państwa. Wg. jednej propozycji każde z tych państw mogłoby utrzymywać na swój koszt liczbę stacyj odpowiadającą proporcjonalnie zainteresowaniu danego państwa w funkcjonowaniu tej służby. Druga propozycja przewiduje utrzymywanie przez pewne państwa większej liczby stacyj z tym, że pozostałe państwa zwracałyby im swój proporcjonalny udział w gotówce.

Pływające stacje mogłyby być zainstalowane na okrętach wojennych i obsługiwane przez ich załogę, której członkowie w ten sposób zyskiwaliby cenną praktykę, oszczędzając zarazem odnośnemu państwu kosztów utrzymania specjalnego personelu. Wchodzi również w rachubę wyzyskanie do tego celu statków handlowych przestarzałego typu, których eksploatacja handlowa nie kalkuluje się.- Należy zaznaczyć, że zorganizowanie na północnym Atlantyku służby pływających stacyj meteorologicznych, pełniących równocześnie radiową służbę ratowniczą, będzie miało wielkie znaczenie nie tylko dla lotnictwa, lecz również dla żeglugi.

Rząd Stanów Zjednoczonych będzie subwencjonował armatorów prywatnych.-(BIM) Ogłoszona dnia 22 maja br. przez amerykańską Komisję Morską tabela 32 amerykańskich dalekomorskich linij żeglugowych świadczy o wadze, jaką przywiązują amerykańskie czynniki oficjalne do ekspansji amerykańskich interesów żeglugowych, której celem jest obsłużenie w jak największej mierze zamorskiego handlu St.Zjednoczonych. W tym samym dniu Komisja opublikowała oświadczenie, w którym m.in. czytamy:

"Komisja Morska wolałaby, aby prywatne amerykańskie przedsiębiorstwa żeglugowe prowadzone były bez pomocy rządowej, jednakowoż gotowa jest zawierać umowy na wypłaty subsydiów z tytułu wyrównań kosztów eksploatacyjnych, zgodnie z odnośnymi klauzulami prawa, w wypadkach kiedy to będzie konieczne dla uzyskania właściwego udziału flagi amerykańskiej na głównych szlakach handlu zamorskiego. Komisja gotowa jest przyznawać subwencje nawet w wypadkach, gdy jedna lub więcej linij amerykańskich funkcjonuje już na danym szlaku, jeśli uzna za potrzebne zwiększenie liczby statków pod banderą amerykańską na tym szlaku".

Przedłużenie działalności amerykańskiej War Shipping Administration.-(BIM)Przedłożony Senatowi Stanów Zjednoczonych wniosek w sprawie odłożenia terminu likwidacji wojennego Zarządu Żeglugi (U.S. War Shipping Administration) do dnia 3o.września br. został przyjęty. W stosunku do pierwotnego terminu (3o czerwca 1946) daje to okres trzymiesięczny, w czasie którego Komisja Morska Stanów Zjednoczonych będzie mogła zmontować w swoim zakresie aparat potrzebny do przejęcia funkcyj War Shipping Administration.

Realizacja amerykańskich planów żeglugowych.-(BIM)Krajowa Federacja Żeglugi Amerykańskiej wskazuje na trudności, z jakimi spotykają się armatorzy amerykańscy przy realizowaniu wielkiego planu żeglugowego Stanów Zjednoczonych. Wg. obliczeń Federacji, zaledwie 35% armatorów amerykańskich opracowało plany przyszłej pracy. Wśród głównych czynników hamujących realizację planów żeglugowych wymienia się:

1. Osiągnięcie 1oo% wzrostu światowych obrotów handlowych, tak optymistycznie przewidywanego przed kilku laty, a choćby tylko powrót do poziomu obrotów z r. 1939, wymaga od 3 do 5 lat.

2. Rząd amerykański odmawiał dotychczas armatorom zezwolenia na prowadzenie stałych zamorskich linij powietrznych, współpracujących z linią żeglugową, mimo że pasażerowie przy podróżach transoceanicznych mogliby w ten sposób korzystać z kombinowanego transportu morsko-powietrznego za jednym biletem, wydanym przez jedno towarzystwo.

3. Widoki dla żeglugi małokabotażowej, nie są obiecujące. W czasie wojny nie wiele budowano statków odpowiednich dla tego celu. Obecna struktura stawek frachtowych, jak również poziom kombinowanych stawek kolejowo-morskich są zbyt niskie, aby mogły przyciągnąć większe kapitały inwestycyjne dla uzyskania nowych jednostek małego kabotażu.

4. Perspektywy rozwojowe żeglugi wielkokabotażowej są niepewne. Wprawdzie nie brak odpowiedniego tonażu, ale wzrost kosztów eksploatacyjnych (7o do 1oo%) i nieopłacalne stawki frachtowe nie pozwalają na stabilizację w planowaniu.

5. Koszty robocizny wzrosły niewspółmiernie do wartości pracy i poziomu stawek frachtowych.

Brytyjski punkt widzenia na konkurencję morską.-(BIM) Komentując umowę zawartą przez angielskie Ministerstwo Aprowizacji z armatorami szwedzkimi w sprawie przewozu miazgi drzewnej, "Economist" porusza przy tej okazji problemy ogólnej polityki morskiej rządu angielskiego:

Zapytuje mianowicie, czy W.Brytania winna wyzyskać do maksimum swe zdolności przewozowe w obrocie zamorskim dla możliwie największej akwizycji wszelkich transakcji i wykorzystywać każdą okazję dla przyjścia z pomocą armatorom angielskim w ruchu powojennym. Odpowiedź zasadniczo

jest krótka: armator angielski nie uznaje dyskryminacji bandery, "ale w pewnych wypadkach mogą być poważne przyczyny przyjścia z pomocą własnemu transportowi w zdobywaniu niektórych rynków". Odnośnie do wzmiankowanej kwestii transportu miazgi drzewnej przez statki szwedzkie czytamy, że przed wojną 80% tych ładunków było przewożone pod banderą szwedzką, a z wygaśnięciem umowy okazało się, że marynarka angielska nie miała do dyspozycji odpowiednich jednostek, jak też nie ma ich i dzisiaj. W konkluzji "Economist" stwierdza, że Ministerstwo Finansów nie powinno zasadniczo tolerować tych dużych odpływów dewiz do Szwecji.

Z żeglugi holenderskiej.-(BIM) Według oświadczenia przedstawiciela armatorów holenderskich, Jana U. Smita, który w lipcu br. odbył podróż po Stanach Zjednoczonych i Kanadzie, Holandia zamierza odbudować swą flotę handlową do poziomu przewyższającego stan z r. 1939. Dzisiejszy stan tej floty wynosi około 1.700.000 BRT. Na stoczniach kanadyjskich znajdują się w budowie 3 statki holenderskie po 3.500 BRT. Kredyt kanadyjski wynosi ogółem 125.000.000 dol., obecnie zaś jest on wykorzystany w wysokości 25 milionów dol.

Holandia otrzymała od Stanów Zjednoczonych 25000 ton stali dla tych stoczni i spodziewa się, że uzyska na ten cel dalsze ilości stali od W. Brytanii i Czechosłowacji. Równocześnie J.U.Smit zaznaczył, że sytuacja na rynku stali będzie coraz cięższa w związku z strajkami w Stanach Zjednoczonych.

Zdolność produkcyjna stoczni holenderskich, teoretycznie nie zupełnie wystarczająca, w praktyce hamowana jest brakiem dostatecznej ilości wykwalifikowanego robotnika. O ile przed wojną stocznie te dysponowały 4.500 wykwalifikowanych robotników, dziś mają ich tylko 3.000. Działalność stoczni wyraża się więc przede wszystkim w reparacjach, również na zamówienia zagraniczne.

Zdaniem rzeczoznawców holenderskich, stocznie holenderskie winny dążyć do budownictwa standartowego, celem uniknięcia wysokich kosztów budowy w porównaniu z innymi krajami.

Zdaniem J.U.Smita, wyeliminowanie niemieckiej floty handlowej z handlu międzynarodowego prawdopodobnie spowoduje przesunięcie Holandii na czwarte kolejne miejsce wśród państw morskich.

Przypuszczalny kierunek rozwojowy żeglugi włoskiej.-(BIM) Omawiane w poprzednim numerze BIM-u nastroje, pojawiające się w fachowej prasie brytyjskiej w związku ze spodziewanym ewentualnym powrotem Italii do stanowiska silnego państwa morskiego dotyczą również ewentualnego wpływu odbudowy floty włoskiej na przemysł budownictwa okrętowego. W związku z tym prasa brytyjska przewiduje, że rozwój żeglugi włoskiej po wojnie pójdzie w tradycyjnym kierunku taniej eksploatacji, przerwanym tylko w okresie faszystowskim. Zdaniem rzeczoznawcy brytyjskiego ("Shipbuilding and Shipping Record") struktura włoskiej floty handlowej w r. 1939 była sztuczna i wynikała raczej z politycznych planów rządu. W poprzednim okresie, od chwili powstania królewstwa włoskiego, taniość była punktem wyjścia dla kalkulacji zarówno w budownictwie okrętowym jak i w żegludze, wskutek czego uprzywilejowane stanowisko zajmował tramping. Przez wiele lat istniało tylko jedno większe towarzystwo żeglugi zamorskiej, zaś skomplikowany system subwencyjny, stworzony około r. 1880, miał za zadanie przede wszystkim wspomaganie trampingu. Zakupywano zwykle trampy w bardzo sędziwym już wieku, płace na nich były szczególnie niskie, a wyżywienie b.skromne. Większość statków dla emigrantów stanowiły również stare jednostki, eksploatowane jak najoszczędniej. Wprawdzie w początku bieżącego stulecia towarzystwa włoskie zapoczątkowały luksusowy ruch pasażerski, jednak w dalszym ciągu pasażer 3-ej klasy stanowił podstawę do zysków aż do chwili ograniczeń imigracyjnych. Zdaniem prasy angielskiej trudno jest dzisiaj przewidzieć, do jakiego stopnia żegluga liniowa, pasażerska i towarowa, faworyzowana w okresie faszystowskim, znów ustąpi miejsce tanim w eksploatacji trampom, jednakowoż ten kierunek rozwojowy

ydaje się niewątpliwy.

Belgijskie zamierzenia żeglugowe.-(BIM) Jak podaje prasa duńska, pecjalna komisja parlamentarna przedłożyła parlamentowi belgijskiemu rojekt rozszerzenia budżetu floty handlowej do 1 miliarda franków, w ążeniu do podwojenia stanu belgijskiej floty handlowej i objęcia zasięgiem jej linii wszystkich części świata. W projekcie swym komisja wskazuje na przykład Danii, która - będąc małym krajem o 4 milionach udności - posiada jednak nowoczesną flotę handlową, dysponującą ok. 77 kursującymi statkami.

Obecny stan belgijskiej floty handlowej wynosi ok. 246.000 BRT plus znajdujący się w budowie lub zakupywany tonaż w wysokości ok. 5.000 BRT.

M.in. projektowane jest uruchomienie z Antwerpii linij do Göteborga lub Sztokholmu w Szwecji (4-5 statków po 1.500 ton, szybkość 12-14 węzłów, kajuty dla 12 podróżnych); do Stavanger-Bergen-Trondhjem lub do Christiansundskien - Oslo w Norwegii. Przewidywane są ponadto: jedna analogiczna linia do Rosji i Finlandii oraz jedna do Polski. Z odnośnymi rządami Belgia zamierza zawrzeć odpowiednie umowy obejmujące również przewóz poczty.

Rachunek strat i zysków tonażu żeglugowego w czasie wojny.-(BIM) Jak wynika z końcowego raportu admirała Kinga - dowódcy naczelnego floty wojennej Stanów Zjednoczonych ogłoszonej w "The United States News" pt. "United States Navy at War" - w wielkiej bitwie o Atlantyk żegluga aliancka poniosła b.ciężkie straty. Jednakże uwidacznia się ogromny wysiłek w budowie nowego tonażu - tak potrzebnego do zapewnienia morskich linij komunikacyjnych. Ogółem więc żegluga aliancka poniosła w wojnie morskiej następujące straty (w tys. ton nośności): r. 1939 - 810; 1940 - 4.407; 1941 - 4.398; 1942 - 8.245; 1943 - 3.611; 1944 - 1.422; 1945 - 458. Łącznie 23.351 tys. ton nośności. W tym okresie budowa nowego tonażu żeglugowego powzięta na stoczniach amerykańskich i brytyjskich zaczęła wyrównywać straty, jednak dopiero w r. 1943 przewyższyła je. W końcowym wyniku aliancki tonaż ogólny statków starych i nowozbudowanych - po zakończeniu działań wojennych - był większy o 19 mil. ton od tonażu z r. 1939. Dopiero więc rok 1943 stworzył pewną zdolność dyspozycyjną tonażu sprzymierzonej żeglugi, nie tylko wypełniając zadane szczerby, lecz dając ponadto nadwyżkę ok. 11 mil. ton.

Szczegółowe cyfry dotyczące nowozbudowanego tonażu (TDW):

Rok	Stocznie – St.Zjedn. tys.ton	Stocznie – W. Brytania tys.ton	Stocznie – Razem tys.ton	Wynik (po uwzględnieniu strat) tys.ton
	wyprodukowały tonażu			
1939	101	231	332	- 478
1940	439	780	1219	- 3188
1941	1169	815	1984	- 2414
1942	5339	1843	7182	- 1063
1943	12384	2201	14585	+ 10974
1944	11639	1710	13349	+ 11927
1945	3551	283	3834	+ 3376
Ogółem	34622	7863	42485	+ 19134

Od stycznia 1943 r. ginie przeciętnie miesięcznie 12 niemieckich okrętów podwodnych. Łącznie zaś w r. 1943 i 1944 - 478. Ogółem zaś zniszczono na Atlantyku 782 nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. Od tego momentu również tonaż żeglugowy Stanów Zjednoczonych wzrasta o 1 mil. ton miesięcznie przeciętnie, a w ciągu wzmiankowanych dwóch lat

łącznie o 24 mil. ton.

Co się tyczy konwojów zaopatrujących, to od 1 czerwca 1944 w ciągu 12 miesięcy doszło do portów W.Brytanii 135 konwojów liczących razem 7.157 statków handlowych o tonażu łącznym 50 mil. BRT. Natomiast pierwszy zestawiony konwój wyruszył z Kanady do W.Brytanii już dnia 7.9.1939. Największy konwój zaopatrujący nadszedł do portów brytyjskich w październiku r.1944. W skład jego wchodziło 167 statków handlowych z zawartością ładunku ponad 1 mil. ton. W okresie od 3.9.1939 do 8.5. 1945 zginęło na skutek działań wojennych 19.720 tys. tonażu (BRT) żeglugi alianckiej a w tej liczbie 2750 statków Imperium Brytyjskiego o łącznej pojemności 11.380 tys. BRT, co stanowi 53,6% stanu całego brytyjskiego imperialnego tonażu żeglugowego z przed wojny.

Stan amerykańskiej floty handlowej.-(BIM) Jak podaje czasopismo angielskie "The Shipping World" amerykańska flota handlowa na 1 maja 1946r. składała się z 5.849 statków o pojemności 58.106.700 TDW. Nie wliczone są w to statki poniżej 1.000 ton oraz tankowce poniżej 1.600 ton brutto.

Stocznie Stanów Zjednoczonych w pierwszym półroczu 1946r. zbudowały 60 statków o pojemności 558.717 TDW.

Zgłoszenia zagraniczne na zakup statków amerykańskich.-(BIM) Komisja Morska Stanów Zjednoczonych ogłosiła, że 2n państw zgłosiło zapotrzebowania na zakup 664 amerykańskich statków handlowych, ponadto zaś napłynęło wiele zgłoszeń na zaczarterowanie. Na czele listy zgłoszeń o zakup stoją Chiny ze 162 jednostkami, Francja chce zakupić 85 statków, Norwegia 84, Włochy 50, W.Brytania 46, Holandia 46, Indie 12, Dania 12, Unia Połudn.-Afrykańska 3 i Nowa Zelandia 2.

Warunki kupna statków amerykańskich przez Włochy.-(BIM) Amerykańska Komisja Morska zatwierdziła włoskie zgłoszenie zakupu 50 amerykańskich statków typu "Liberty". Włochy będą musiały płacić za każdy z tych statków minimalną cenę 136.126 dol., przy czym przy zakupie 25% ceny każdego statku, zaś pozostała należność będzie regulowana w ciągu 20 lat z odliczeniem 3,5% rocznie.

Holowniki amerykańskie na sprzedaż.-(BIM)Morska Komisja Stanów Zjednoczonych ogłosiła, że pewna ilość holowników, uznanych jako zbyteczne przez Zjednoczenie Zakładów Przemysłu Obronnego będzie sprzedawana po ustalonej cenie 260.000 dol.am. za jednostkę. Statki te o najnowszej konstrukcji mają w przybliżeniu wymiary: 54 m na 15,6 m na 3,3 m, zanurzenie - 2,5 m, szybkość 18,8 węzłów, pojemność brutto - 1.132 ton. Wyposażone są w dwie maszyny parowe o sile 1.200 HP każda.

Ameryka - Anglii w czasie wojny.-(BIM) Departament Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych ogłosił, że Wielka Brytania otrzymała w czasie wojny od Stanów Zjednoczonych na warunkach Lend Lease 3.390 statków różnych typów.

Amerykańskie statki dla Europy.-(BIM)Administracja Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych przeznaczyła 810 statków towarowych do dyspozycji 12 państwom europejskim i UNRRA. Z tego 240 statków przyznano Francji, 58 - W.Brytanii, 39 - Włochom, 40 - Belgii i 13 Holandii. UNRRA uzyskała do użytku 280 statków, którymi ma odbyć 100 podróży do Włoch, 25 - do Jugosławii, 56 - do Polski, 24 - do Czechosłowacji, 24 - do Grecji, 41 - do Chin i 10 do Rosji. UNRRA ma użyć również 7 tankowców dla przewozu płynnego paliwa do rejonu bałtyckiego.

Podział niemieckiej floty kabotażowej.-(BIM) Wg. doniesienia tygodnika "The Shipping World" z dnia 17 lipca br., ok. 75% niemieckiej floty przybrzeżnej, liczącej ogółem 427 jednostek o łącznym tonażu 165.000 BRT, zostało przydzielonych dla brytyjskiej strefy w Niemczech, a po 12% dla stref amerykańskiej i sowieckiej.

Niemieckie statki przyznane Holandii.-(BIM) Decyzja Alianckiej Agencji Odszkodowań przyznano holenderskiej marynarce handlowej 20 statków niemieckich o łącznym tonażu 51.696 BRT.

Flota Wielkiej Kolumbii.-(BIM)Trzy państwa południowo-amerykańskie: Ekwador, Kolumbia i Wenezuela postanowiły stworzyć wspólną Flotę Wielkiej Kolumbii, która by podjęła żeglugę do portów Pacyfiku, Europy i Stanów Zjednoczonych. Początkowo flota ta ma się posługiwać statkami zaczarterowanymi za granicą i obcą załogą, do czasu wyszkolenia załóg miejscowych.

Światowe budownictwo statków handlowych.-(BIM) Statystyka Lloyd'a dotycząca światowej produkcji statków handlowych podaje ogólną ilość tonażu znajdującego się w budowie 30 czerwca r.1946 na 3.277.325 BRT.

Udział poszczególnych państw w tej produkcji przedstawia się następująco:

Państwo	Parowce		Motorowce		Zagl. i Barki[x]		Razem	
	Ilość	BRT	Ilość	BRT	Ilość	BRT.	Ilość	BRT
Anglia	195	911.225	190	842.444	27	11.274	412	1.764.943
Argentyna	-	-	1	730	-	-	1	730
Belgia	20	17.024	18	74.080	-	-	38	91.104
Dania	7	19.704	24	119.946	-	-	31	139.650
Dom.Br.	29	113.023	31	56.650	-	-	60	169.673
Francja[xx]	16	57.001	7	21.065	-	-	23	78.066
Hiszpania	23	27.160	35	70.216	-	-	58	97.376
Holandia	7	19.025	49	113.158	-	-	56	132.183
Norwegia	16	37.681	34	36.579	-	-	50	74.260
Portugalia	-	-	2	11.700	-	-	2	11.700
St.Zj.A.P.	47	372.905	23	13.678	-	-	70	386.583
Szwecja	10	18.100	54	172.070	-	-	64	190.170
Włochy	7	18.800	90	122.087	-	-	97	140.887
	377	1611.648	558	1654.403	27	11.274	962	3.277.325

x/ Dla wszystkich państw, prócz Anglii, statystyka nie podaje danych dotyczących produkcji statków żaglowych i barek.

xx/Statystyka bieżąca nie zawiera danych dotyczących Japonii, Niemiec, Polski i Rosji, a dane dotyczące Francji są niekompletne.

Produkcja W!Brytanii wykazuje wzrost o 88.840 BRT w porównaniu z poprzednim kwartałem, a o 377.650 BRT z analogicznym okresem r.1945. Ilość tonażu będącego obecnie w budowie w Anglii osiągnęła wysokość nienotowaną od czerwca r.1922. 14% ogólnej produkcji Anglii (tj. ok. 247.500 ton) przeznaczone jest na sprzedaż lub budowanie na zamówienia zagraniczne.

Łączna produkcja innych państw zmniejszyła się w porównaniu ze stanem w końcu marca br. o 68.441 BRT. 19,5% (tj. ok. 294.491 ton) tej produkcji przeznaczone jest na sprzedaż i na zamówienie obce, w tym na zamówienie Norwegii - 94.974t., Holandii - 76.523 t., Francji-51.116 t.

Poniższa tabela ilustruje ilość będących w budowie na 3o.VI.1946 r. statków w stosunku do ich pojemności:

Parowce	Motorowce	Pojemność w BRT
155	341	do 2.000
66	5o	od 2.000 do 4.000
49	36	" 4.000 " 6.000
49	51	" 6.000 " 8.000
38	49	" 8.000 " 1o.000
18	3o	" 1o.000 " 2o.000
5	1	" 2o.000 " 3o.000

Światowa produkcja tankowców (o pojemności ponad 1.000 BRT) przedstawia się na 3o.VI.1946r. następująco:

Państwo	Parowce		Motorowce		Razem	
	Ilość	BRT	Ilość	BRT	Ilość	BRT
Anglia	13	99.563	29	227.495	42	327.o58
Belgia	-	-	1	8.7oo	1	8.7oo
Dania	-	-	3	36.95o	3	36.95o
Francja	2	22.ooo	2	3.o3o	4	25.o3o
Hiszpania	-	-	3	24.9o4	3	24.9o4
Norwegia	1	5.24o	-	-	1	5.24o
Portugalia	-	-	1	1o.ooo	1	1o.ooo
St.Zj.A.P.	2	16.ooo	2	2.39o	4	18.39o
Szwecja	-	-	5	53.4oo	5	53.4oo
Włochy	-	-	8	52.325	8	52.325
Razem	18	142.8o3	54	419.194	72	561.997

Podczas kwartału sprawozdawczego w W.Brytanii rozpoczęto budowę statków o łącznej poj. 329.o84 BRT a wodowano statki o łącznej poj. 374.4o5 BRT. Analogiczne cyfry dla innych państw łącznie wynoszą 19o.222 BRT (rozpoczęte) i 221.o4o BRT (wodowane).

Sześćsetlecie budownictwa okrętowego.-(BIM) Stocznie w Sunderlandzie obchodzą w tym roku sześćsetną rocznicę istnienia tego centrum budownictwa okrętowego. Notatka ta nasuwa pewne refleksje, bo mówiąc o historii budownictwa okrętowego cofamy się myślą najczęściej tylko do wieku 18, a właściwie dopiero wiek 19-ty przynosi rozmach i siłę.

Ale oto zachował się jeden dokument, który stwierdza łacińską formułkę, że już w r. 1346 Tomasz Menville wydzierżawia w Sunderland plac (zwany Hendon), by rozpocząć tu systematyczną budowę statków, dając tym początek właściwym stoczniom, których dziś jest tam dziewięć. Najstarszą i właściwą w całym tego słowa znaczeniu jest stocznia James Laing & Sons, która swój pierwszy statek "Horta" spuszcza na wodę w 1794 r. Największa z sunderlandzkich stoczni William Doxford powstała w 184o r. i może dziś poszczycić się wyprodukowaniem w czasie ostatniej wojny półmilionowego tonażu.

Przeglądając historię wszystkich tych stoczni, stwierdzić można, że każda z nich ma swe specjalne cechy charakterystyczne, wyróżniające ją to czy inną odrębnością od swych siostr-rywalek, ale jedna cecha wspólna jest bezprzecznie dla wszystkich: oto historia każdej z tych stoczni jest niejako historią przodków jej właścicieli, bo przechodząc z jednej generacji na drugą, stocznia zawsze pozostawała w rękach jednej rodziny.

W chwili obecnej Sunderland jest największym centrum budownictwa okrętowego w Anglii.

Dania chce budować statki rybackie dla ZSRR.-(BIM)Wg. doniesień gospodarczej prasy duńskiej, duńska delegacja handlowa w Moskwie pertraktowała w czerwcu br. o dostawę kutrów rybackich dla ZSRR. Duńczycy oferują 100 kutrów rocznie za łączną sumę ok. 20 milionów koron z warunkiem zaopatrywania stoczni duńskich w drzewo dębowe z ZSRR.

Wznowienie żeglugi handlowej między St.Zjednoczonymi a Niemcami.-(BIM) Jak podaje czasopismo "The Shipping World" z sierpnia br. obsługa linii żeglugowej między Stanami Zjednoczonymi a portami niemieckimi została zapoczątkowana przez amerykański liniowiec "Chagres". Szlak prowadzi od Bostonu do Bremy via Havre.

Zmiana taryfy opłat portowych w portach belgijskich.-(BIM) Zagadnienie opłat portowych - jedna z najdotkliwszych bolączek zniszczonych gospodarczo portów - nie jest dotychczas uregulowana także i w Belgii.

Decyzja rządu belgijskiego, obniżająca o 10% opłaty portowe, nie jest wprowadzona w życie przez władze administracyjne portów, które utrzymują, że postanowienie to nie jest niczym usprawiedliwione, bowiem opłaty portowe, nie będąc świadczeniami o charakterze daniny, lecz opłatami za usługi gospodarcze w porcie, nie mogą być dowolnie obniżane, tym bardziej, że gospodarka portu Antwerpii jest w tej chwili deficytowa.

Zdaniem "Lloyd Anversois", obniżenie taryf odbiłoby się także ujemnie na całokształcie stosunków gospodarczych Belgii, powodując zmniejszenie wpływu dewiz. Ten punkt widzenia podzielają też porty Bruksela i Gandawa, które już poprzednio interweniowały w tej sprawie u czynników rządowych.

Przeciwne stanowisko zajmują natomiast armatorzy i właściciele statków, domagając się od władz administracyjnych wprowadzenia nowej taryfy, będącej dla nich dużym ułatwieniem w wygospodarowaniu sobie możliwie dużych zysków. Oczekuje się oficjalnego wystąpienia władz municypalnych.

Ruch statków w Kanale Suezkim.-(BIM) W początku lipca br. odbyło się w Paryżu ogólne posiedzenie Tow. Kanału Suezkiego. Prezes Towarzystwa stwierdził stały wzrost ruchu statków w Kanale w porównaniu z okresem wojennym, kiedy Włochy praktycznie nie dopuszczały statków alianckich na Środkowy i Daleki Wschód drogą przez Kanał. Po klęsce Włoch sytuacja uległa zmianie i już w r. 1943 ruch statków w Kanale wyrażał się cyfrą 11.274.000 ton. W r. 1945 tonaż ten wyniósł już 25.665.000, czyli 76% stanu przedwojennego.

Tradycyjna polityka Towarzystwa Kanału Suezkiego zmierzała do utrzymania niskich opłat tranzytowych, a to ze względu na możliwość ze strony zwykłych statków towarowych obrania dłuższej drogi na przylądek celem uniknięcia wysokich opłat w Kanale. Obecnie jednak powstały trudności w związku z żądaniami, w szczególności ze strony zainteresowanych czynników egipskich, wypłacania dywidend udziałowców wg parytetu złota, co ewentualnie mogłoby pociągnąć za sobą konieczność podwyższenia przez Towarzystwo opłat za przejście statków przez Kanał, kalkulowanych obecnie wg stawki 8 sh od tony.